



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 13 oktober 2020, nr. IENW/BSK-2020/145681, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met afschermingen tussen personen in voertuigen

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 5.2.71 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.2.72

- | Eisen | Wijze van keuren |
|--|---|
| 1. Een personenauto mag niet zijn voorzien van een afscherming in de lengterichting tussen de zitplaatsen. | Visuele controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport. |
| 2. In afwijking van het eerste lid mag een personenauto die is voorzien van een afzonderlijk bestuurdersgedeelte waarbij direct naast de bestuurderszitplaats geen zitplaats voor passagiers aanwezig is, zijn voorzien van een afscherming in de lengterichting, mits de afscherming voldoet aan het gestelde in artikel 5.3a.72, derde tot en met achtste lid. | De wijze van keuren, bedoeld in artikel 5.3a.72, derde tot en met achtste lid. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport. |
| 3. Indien de personenauto is voorzien van een afscherming tussen de zitrijen, moet de afscherming voldoen aan de in het vierde tot en met negende lid gestelde eisen. | - |
| 4. De afscherming is gemaakt van een goedgekeurd materiaal of een gelijkwaardig en slagvast materiaal, niet zijnde acrylaat. In afwijking hiervan mag de afscherming zijn gemaakt van goed opgespannen, soepel, transparant gordijn van kunststof. | Visuele controle, waarbij gecontroleerd wordt of de afscherming, niet zijnde het transparante gordijn van kunststof, is voorzien van een E- of e-keurmerk, dan wel dat uit documentatie van de fabrikant van de afscherming blijkt dat de afscherming voldoet. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport. |
| 5. De afscherming is deugdelijk bevestigd. | Leden 5 tot en met 9: visuele controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport. |
| 6. De afscherming is zodanig geplaatst, dat de goede werking van de aanwezige veiligheidssystemen is gewaarborgd. | |
| 7. De afscherming mag geen scherpe delen hebben die in geval van een botsing gevaar voor lichamen letsel voor de inzittenden kan opleveren. | |
| 8. De afscherming mag de doorgang naar de deuren en nooduitgangen niet belemmeren. | |
| 9. In afwijking van het bepaalde in artikel 5.2.45, eerste tot en met het vierde lid, moeten personenauto's met een afscherming tussen de zitrijen zijn voorzien van een linker- en een rechterbuitenspiegel. | |

B

Na artikel 5.3.71 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.3.72

- | Eisen | Wijze van keuren |
|--|--|
| 1. Een bedrijfsauto mag niet zijn voorzien van een afscherming in de lengterichting tussen de zitplaatsen. | Visuele controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport. |

- Eisen**
- Indien de bedrijfsauto is voorzien van een afscherming tussen de zitrijen, moet de afscherming voldoen aan de in het derde tot en met achtste lid gestelde eisen.
 - De afscherming is gemaakt van een goedgekeurd materiaal of een gelijkwaardig en slagvast materiaal, niet zijnde acrylaat. In afwijking hiervan mag de afscherming zijn gemaakt van goed opgespannen, soepel, transparant gordijn van kunststof.
 - De afscherming is deugdelijk bevestigd.
 - De afscherming is zodanig geplaatst, dat de goede werking van de aanwezige veiligheidssystemen is gewaarborgd.
 - De afscherming mag geen scherpe delen hebben die in geval van een botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor de inzittenden kan opleveren.
 - De afscherming mag de doorgang naar de deuren niet belemmeren.
 - In afwijking van het bepaalde in artikel 5.3.45, eerste tot en met het vierde lid, moeten bedrijfsauto's met een afscherming tussen de zitrijen zijn voorzien van een linker- en een rechterbuitenspiegel.

Wijze van keuren

-

Visuele controle, waarbij gecontroleerd wordt of de afscherming, niet zijnde het transparante gordijn van kunststof, is voorzien van een E- of e-keurmerk, dan wel dat uit documentatie van de fabrikant van de afscherming blijkt dat de afscherming voldoet. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.

Leden 4 tot en met 8: visuele controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.

C

Aan artikel 5.3a.1 wordt een lid toegevoegd, luidende:

- Het negende lid is niet van toepassing ten aanzien van een afscherming die in het bestuurdersgedeelte van de bus is aangebracht.

D

Na artikel 5.3a.71 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.3a.72

- Eisen**
- Een bus mag niet zijn voorzien van een afscherming in de lengterichting tussen de direct naast elkaar gelegen zitplaatsen voor de passagiers.
 - Indien de bus is voorzien van een afscherming, moet de afscherming voldoen aan de in het derde tot en met achtste lid gestelde eisen.
 - De afscherming is gemaakt van een goedgekeurd materiaal of gelijkwaardig en slagvast materiaal, niet zijnde acrylaat. In afwijking hiervan mag de afscherming zijn gemaakt van goed opgespannen, soepel, transparant gordijn van kunststof.
 - De afscherming is deugdelijk bevestigd.
 - De afscherming is zodanig geplaatst, dat de goede werking van de aanwezige veiligheidssystemen is gewaarborgd.
 - De afscherming mag de hoofddoorgang en toegang naar de uitgangen en de nooduitgangen zowel in geopende als in gesloten toestand niet belemmeren.
 - Het zesde lid is niet van toepassing indien de afscherming direct op de chauffeursdeur is geplaatst of is voorzien van een inrichting die de door- en toegang waarborgt met de afscherming in ruststand.
 - De afscherming mag het bestuurdersgedeelte niet permanent afsluiten van het passagiersgedeelte, tenzij het bestuurdersgedeelte is voorzien van twee uitgangen die zich niet in dezelfde zijwand bevinden.

Wijze van keuren

Visuele controle.

-

Visuele controle, waarbij gecontroleerd wordt of de afscherming, niet zijnde het transparante gordijn van kunststof, is voorzien van een E- of e-keurmerk, dan wel dat uit documentatie van de fabrikant van de afscherming blijkt dat de afscherming voldoet. Leden 4 tot en met 8: visuele controle.

E

Na artikel 5.5.71 wordt een artikel ingevoegd, luidende:



Artikel 5.5.72

- Eisen**
1. Een driewielig motorrijtuig mag niet zijn voorzien van een afscherming in de lengterichting tussen de zitplaatsen.
 2. Indien het driewielig motorrijtuig is voorzien van een afscherming tussen de zitrijen, moet de afscherming voldoen aan de in het derde tot en met achtste lid gestelde eisen.
 3. De afscherming is gemaakt van een goedgekeurd materiaal of een gelijkwaardig en slagvast materiaal, niet zijnde acrylaat. In afwijking hiervan mag de afscherming zijn gemaakt van goed opgespannen, soepel, transparant gordijn van kunststof.
 4. De afscherming is deugdelijk bevestigd.
 5. De afscherming is zodanig geplaatst, dat de goede werking van de aanwezige veiligheidssystemen is gewaarborgd.
 6. De afscherming mag geen scherpe delen hebben die in geval van een botsing gevaar voor lichamenlijk letsel voor de inzittenden kan opleveren.
 7. De afscherming mag de doorgang naar de deuren niet belemmeren.
 8. In afwijking van het bepaalde in artikel 5.5.45, eerste tot en met het vierde lid, moeten driewielige motorrijtuigen met een afscherming tussen de zitrijen zijn voorzien van een linker- en een rechterbuitenspiegel.

Wijze van keuren

Visuele controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.

-

Visuele controle, waarbij gecontroleerd wordt of de afscherming, niet zijnde het transparante gordijn van kunststof, is voorzien van een E- of e-keurmerk, dan wel dat uit documentatie van de fabrikant van de afscherming blijkt dat de afscherming voldoet. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.

Leden 4 tot en met 8: visuele controle. Aan deze eis wordt niet getoetst tijdens de periodieke keuring ten behoeve van de afgifte van een keuringsrapport.

F

Na artikel 5.6.71 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.6.71a

Eisen

Een bromfiets op meer dan twee wielen met een gesloten carrosserie mag niet zijn voorzien van een afscherming tussen de zitplaatsen.

Wijze van keuren

Visuele controle.

G

Na artikel 5.7.72 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.7.73

Eisen

Een motorrijtuig met beperkte snelheid met een gesloten carrosserie mag niet zijn voorzien van een afscherming tussen de zitplaatsen.

Wijze van keuren

Visuele controle.

H

Na artikel 5.8.71 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.8.72

Eisen

Een landbouw- of bosbouwtrekker mag niet zijn voorzien van een afscherming tussen de zitplaatsen.

Wijze van keuren

Visuele controle.

I

Na artikel 5.10.71 wordt een artikel ingevoegd, luidende:



Artikel 5.10.72

Eisen

Een gehandicaptenvoertuig met een gesloten carrosserie mag niet zijn voorzien van een afscherming tussen de zitplaatsen.

Wijze van keuren

Visuele controle.

J

Na artikel 6.1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 6.1a

Artikel 6.1, eerste lid, is niet van toepassing op een wijziging van een bus met betrekking tot een afscherming als bedoeld in artikel 5.3a.72, mits de afscherming is geplaatst in het bestuurdersgedeelte van de bus.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

1. Inleiding

Deze regeling voegt in de Regeling voertuigen eisen toe over (plastic) afschermingen die in voertuigen tussen personen geplaatst kunnen worden. Nadat op 16 maart 2020 de eerste beperkende maatregelen van het kabinet ter bestrijding van het virus SARS-CoV-2 (hierna: het coronavirus) zijn aangekondigd, is de vraag opgekomen of dergelijke afschermingen in voertuigen konden worden geplaatst om de verspreiding van het coronavirus te voorkomen. Deze regeling bevat de regels omtrent de afschermingen.

2. Afschermingen als maatregel tegen verspreiding van het coronavirus

Om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan is het belangrijk dat mensen die geen deel uitmaken van hetzelfde huishouden in beginsel anderhalve meter afstand van elkaar houden. In wegvoertuigen is dat in veel gevallen echter niet mogelijk. Daarom ontstond de behoefte om te onderzoeken of ook in voertuigen maatregelen konden worden genomen om de verspreiding van het coronavirus zo veel mogelijk tegen te gaan. Een afscherming zou kunnen helpen bij het beperken van de verspreiding, was de gedachte.

In opdracht van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) heeft TNO onderzoek gedaan naar beschermingsmiddelen in examenvoertuigen, waarbij het terugdringen van de besmettingsrisico's en de mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid centraal stonden.¹ Uit het onderzoek komt naar voren dat de toepassing van afschermingen in een voertuig druppeloverdracht verminderen (de kans op besmetting door hoesten en niezen), maar dat dit weinig effect heeft op aerogene overdracht (de kans op besmetting door ademen en praten). Door een vergroot oppervlak van de afscherming neemt de kans op besmetting via de indirecte besmettingsroute toe, omdat de kans toeneemt om in aanraking te komen met mogelijk besmette oppervlakken. Om deze kans op besmetting te beheersen, dient de afscherming geregeld grondig gedesinfecteerd te worden.

Vanuit de Rijksoverheid wordt niet in generieke zin geadviseerd of afgeraden om afschermingen in voertuigen te plaatsen, ook niet voor sectoren waarin en beroepsgroepen waarvoor het rijden in een voertuig onderdeel uitmaakt van de dagelijkse praktijk. De afweging om wel of geen afscherming in een voertuig aan te brengen, wordt aan de belanghebbenden overgelaten. Mocht men er voor kiezen om een afscherming aan te brengen, dan dient dit wel op een verkeersveilige wijze te gebeuren.

3. Hoofdlijn van de wijziging

3.1 Afschermingen in de lengterichting

Afschermingen in de lengterichting tussen zitplaatsen, bijvoorbeeld tussen de bestuurder en de bijrijder, zijn verboden. Deze brengen teveel risico's op het gebied van de verkeersveiligheid met zich mee. Ze beperken het (in)directe zicht en de bewegingsvrijheid van de bestuurder. Ook kunnen ze vrij snel de werking van veiligheidssystemen, zoals airbags, belemmeren en vormen ze bij een aanrijding een significant risico voor de inzittenden.

3.2 Afschermingen tussen zitrijen

Afschermingen tussen verschillende zitrijen, dus bijvoorbeeld in een personenauto tussen de voorstoelen en de achterbank, zijn in personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen slechts toegestaan als de afscherming aan enkele eisen voldoet. Afschermingen zijn namelijk niet in alle gevallen veilig. Er zijn eisen gesteld aan:

- het materiaal, zodat de afscherming bij een ongeval niet of zeer moeilijk versplintert (acrylaat, zoals plexiglas, versplintert bij breuk) en het voldoende doorzichtig is;
- de bevestiging, zodat de afscherming niet zomaar kan losraken;
- de plaatsing, zodat de afscherming de werking van veiligheidssystemen, zoals airbags, en de doorgang naar de deuren niet belemmert;
- de afwerking, zodat scherpe delen geen letsel veroorzaken bij een botsing;

¹ Zie *CBR-Covid-19 TNO evaluatie en voorstellen tot verbetering maatregelen ter beperking risico tot SARS-CoV-2 besmetting tijdens examens* (rapport van 8 juni 2020, TNO 2020 R10927), <https://repository.tudelft.nl/view/tno/uuid:189e46eb-0bc8-44c8-a397-4d5d2fa9fb4c>.



- de aanwezigheid van beide buitenspiegels, zodat die kunnen worden gebruikt om zicht naar achteren te hebben op een andere manier dan met de binnenspiegel.

Als aan de eisen is voldaan, zijn de risico's in relatie tot de verkeersveiligheid die zijn verbonden aan de afschermingen tot een aanvaardbaar niveau gemitigeerd.

Er blijven echter risico's bestaan, zoals op het gebied van (in)direct zicht, wanneer de bestuurder zijn handelingen uitsluitend baseert op hetgeen hij of zij ziet in de binnenspiegel. Het indirecte zicht via de binnenspiegel kan vertekend zijn door de afscherming. Dit risico kan niet geheel worden weggenomen, en is bijvoorbeeld ook aanwezig als het zicht via de binnenspiegel op een andere manier, zoals door bagage, wordt belemmerd. Voor mitigatie van dit risico is de eis gesteld dat een voertuig met een afscherming moet zijn voorzien van een linker- én een rechterbuitenspiegel.

Daarnaast zijn er nog (rest)risico's inzake de brandveiligheid en het te water raken van voertuigen. Bij brand is er het risico op het snel ontbranden van het gebruikte materiaal en het risico dat als brand ontstaat na een ongeval, de afscherming alsnog de doorgang om uit het voertuig te komen blokkeert. Dit laatste is ook een restrisico bij te water raken. Daarnaast is bij te water raken de kans aanwezig dat men bij soepele transparante kunststof gordijnen erin verstrikt raakt. Deze restrisico's zijn meegewogen en zijn niet van een dusdanige omvang dat ze tot een algeheel verbod op afschermingen moeten leiden.

Overigens heeft TNO in het onderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van het CBR (zie paragraaf 2, voetnoot 1) dezelfde risico's ten aanzien van de verkeersveiligheid gesignaleerd als door de Dienst Wegverkeer (RDW) zijn aangegeven in de adviezen, genoemd in paragraaf 7 van deze toelichting.

3.3 Afschermingen in bussen

Voor bussen wijken de regels af ten opzichte van de hiervoor genoemde voertuigsoorten. De inrichting en het gebruik van een bus is immers heel anders. In een bus kan namelijk sprake zijn van een afzonderlijk bestuurdersgedeelte, waarnaast zich geen passagierszitplaatsen bevinden. In dat geval is het niet bezwaarlijk dat een afscherming in de lengterichting wordt geplaatst. Hetzelfde geldt voor een buurtbus, die in een aantal gevallen voor wat betreft het bestuurdersgedeelte vergelijkbaar is met een bus (stadsbus of touringcar), maar gezien de constructie en inschrijving in het kentekenregister valt onder de categorie personenauto² als er niet meer dan acht zitplaatsen zijn, de bestuurderszitplaats niet meegerekend. Wel geldt ook voor (buurt)bussen dat schermen in de lengterichting tussen personen verboden zijn. Voor de overige afschermingen zijn nadere eisen gesteld.

Voor afschermingen in bussen wordt tevens, in verband met de keuringsplicht (zie paragraaf 3.4), een onderscheid gemaakt tussen het passagiersgedeelte en het bestuurdersgedeelte van de bus. Voor afschermingen in het passagiersgedeelte zijn afwijkende eisen niet wenselijk. De nieuwe eisen zijn vooral bedoeld voor afschermingen in het bestuurdersgedeelte, zodat afschermingen eenvoudiger kunnen worden geplaatst ter bescherming van de chauffeur, zonder dat de verkeersveiligheid in het geding is. Aan de hand van deze eisen kunnen de afschermingen bij de APK worden gecontroleerd. Dit is niet aan de orde bij buurtbussen.

Inhoudelijk zijn de nieuwe eisen grotendeels hetzelfde als bij de eerdergenoemde voertuigsoorten. Er is één aanvulling en één nuancering, die beide te maken hebben met de aard van de afscherming, die bedoeld is om de bestuurder af te schermen van passagiers. De aanvullende eis is dat het bestuurdersgedeelte niet permanent afgesloten mag zijn van het passagiersgedeelte, tenzij er twee afzonderlijke uitgangen zijn. Deze eis is gesteld omdat het anders in geval van nood moeilijk zou zijn voor de bestuurder om het voertuig te verlaten. De nuancering betreft de eis dat de doorgangen niet belemmerd mogen worden. Van belemmering is geen sprake als de afscherming door middel van bijvoorbeeld een dranger altijd automatisch sluit en daarmee teruggaat naar een positie waarin de door- of toegangen niet worden belemmerd.

De in paragraaf 3.2 genoemde restrisico's inzake de brandveiligheid en het te water raken van voertuigen zijn bij bussen beperkter dan bij de daar genoemde voertuigsoorten, omdat er bij bussen wel regelgeving op van toepassing is bij de eerste toelating.

² Dan wel nog specifiek ov-auto; een voertuig bestemd voor openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000.



3.4 Afschermingen in brommobielen, motorrijtuigen met beperkte snelheid, landbouw- of bosbouwtrekkers en gehandicaptenvoertuigen

Voor brommobielen³, motorrijtuigen met beperkte snelheid, landbouw- of bosbouwtrekkers en gehandicaptenvoertuigen is een algeheel verbod op afschermingen tussen zitplaatsen opgenomen. Dit is met name gedaan ten behoeve van de rechtszekerheid. Naar verwachting is er geen grote behoefte aan het inbouwen van afschermingen in dergelijke voertuigen. Bijvoorbeeld, in veel gevallen zullen in motorrijtuigen met beperkte snelheid en landbouw- of bosbouwtrekkers geen andere personen dan de bestuurder aanwezig zijn. Bij brommobielen en gehandicaptenvoertuigen zullen doorgaans vooral personen uit hetzelfde huishouden met elkaar in het voertuig plaatsnemen. Bovendien mag een brommobiel niet breder zijn dan 2,00 m en een gehandicaptenvoertuig mag niet breder zijn dan 1,10 meter. Gezien de geringe breedte is het ook niet denkbaar dat er afschermingen worden geplaatst.

3.5 Goedkeuring

Voor personenauto's, bedrijfsauto's, driewielige motorrijtuigen, brommobielen, motorrijtuigen met beperkte snelheid, landbouw- of bosbouwtrekkers en gehandicaptenvoertuigen is er geen bestaand proces om tot toetsing en beoordeling van aangebrachte afschermingen te komen. Voor bussen is een dergelijk proces er wel. Bij de wijziging van de inrichting van een bus is voor het plaatsen of verwijderen van een afscherming in principe een keuring vereist voordat het gewijzigde voertuig is toegelaten tot het verkeer op de weg. In deze regeling wordt deze keuringsplicht niet van toepassing verklaard op het aanbrengen van afschermingen in het bestuurdersgedeelte van een bus.

Er is voor gekozen om geen keuring uit te voeren nadat een afscherming is geplaatst en voordat deze is toegelaten tot de weg. De redenen daarvoor zijn dat dergelijke afschermingen slechts een tijdelijk karakter hebben, de voorgestelde eisen in hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen voldoende waarborgen bieden voor de verkeersveiligheid en de keuringen extra administratieve lasten met zich zouden meebrengen.

De uitzondering op de keuringsplicht is niet gemaakt voor afschermingen in het passagiersgedeelte van bussen. Gegeven de diverse risico's waarmee rekening gehouden moet worden, is plaatsing van afschermingen in het passagiersgedeelte een complexe aanpassing in de inrichting van een bus. Het is, gelet op de verkeersveiligheid in het (openbaar) busvervoer, niet wenselijk om af te wijken van de eisen die al golden. Daarom mogen in het passagiersgedeelte alleen afschermingen worden gebruikt na goedkeuring door de RDW.

3.6 Algemene periodieke keuring

Om het risico van het ontbreken van een goedkeuring na plaatsing van afschermingen in het bestuurdersgedeelte van bussen te mitigeren, wordt tijdens de door de RDW uitgevoerde jaarlijkse algemene periodieke keuring (APK) op de in het nieuwe artikel 5.3a.72 van de Regeling voertuigen gestelde eisen gecontroleerd.

Bij personenauto's (inclusief buurtbussen), bedrijfsauto's, driewielige motorrijtuigen en landbouw- of bosbouwtrekkers met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/u⁴ wordt dat niet gedaan, omdat er nu ook al geen sprake is van een keuring van een dergelijke wijziging. De genoemde voertuigen hoeven ook niet altijd jaarlijks gekeurd te worden, wat betekent dat ook de afschermingen niet allemaal op korte termijn zouden worden gezien. Bovendien wordt de APK van de genoemde voertuigen doorgaans door erkende bedrijven gedaan, niet door de RDW. Het is niet wenselijk de bedrijven die de APK uitvoeren te belasten met deze extra keuringseis. Slechts een klein percentage van alle keuringsplichtige voertuigen zal zijn voorzien van een afscherming, terwijl daarvoor ruim 20.000 keurmeesters geïnformeerd moeten worden hoe te handelen. Ook zou daardoor de keuring iets langer duren en is de kans groot dat er vragen worden gesteld aan de technische helpdesk van de RDW omdat de keurmeesters het weinig zien en gaan twijfelen over hun keuringsbeslissing.

Brommobielen, motorrijtuigen met beperkte snelheid, landbouw- of bosbouwtrekkers met een

³ Bromfietsen op meer dan twee wielen met een gesloten carrosserie.

⁴ De eerste landbouw- en bosbouwtrekkers moeten naar verwachting met ingang van 1 mei 2021 een APK hebben ondergaan naar aanleiding van een wijziging van het Besluit voertuigen in navolging van de Wet van 20 mei 2020 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid (Stb. 2020, 167).



maximumconstructiesnelheid van maximaal 40 km/u en gehandicaptenvoertuigen zijn niet APK-plichtig.

4. Verhouding met bestaande regelgeving

4.1 Bestaande eisen voor voertuigen

Het voorgaande heeft in de praktijk alleen betrekking op het aanbrengen van afschermingen in voertuigen die blijkens een inschrijving in het kentekenregister al tot de weg zijn toegelaten. Voor voertuigen die nog niet zijn ingeschreven in het kentekenregister gelden zogenoemde toelatingseisen. Er is in afdoende mate voorzien in de toelatingseisen aan dergelijke afschermingen (ongeacht de richting van de afscherming) en de bevestiging daarvan. Deze eisen zijn afkomstig uit de volgende zogenoemde VN/ECE-reglementen:

- VN/ECE-reglement nr. 21, binneninrichting;
- VN/ECE-reglement nr. 43, veiligheidsruiten;
- VN/ECE-reglement nr. 46, inrichtingen voor direct zicht;
- VN/ECE-reglement nr. 94, frontale botsingen;
- VN/ECE-reglement nr. 95, zijdelingse botsingen;
- VN/ECE-reglement nr. 107, bussen en toerbussen;
- VN/ECE-reglement nr. 118, ontvlambaarheid (alleen voor bussen M3 klasse III en afhankelijk DET Klasse II); en
- VN/ECE-reglement nr. 125, gezichtsveld naar voren.

Gelet hierop is het gebruik van deze afschermingen vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid verantwoord indien aan deze eisen is voldaan.

De eisen die gelden voor een wijziging van de inrichting van een voertuig nadat het is toegelaten tot de weg, kwamen reeds aan bod in paragraaf 3.4. Zoals opgemerkt wordt een uitzondering gemaakt op de keuringsplicht voor bussen.

4.2 Eisen met betrekking tot voertuigonderdelen

Afzonderlijke onderdelen van voertuigen moeten in beginsel zijn voorzien van een goedkeuring voordat ze mogen worden ingebouwd in voertuigen waarvoor een goedkeuring is vereist. Bij het ontbreken van een dergelijke goedkeuring van het onderdeel mag het ingevolge artikel 4.2 van de Regeling voertuigen niet worden verkocht. Dat geldt ook voor afschermingen (zowel zachte als harde schermen) die separaat te koop worden aangeboden en niet zijn goedgekeurd. Een dergelijke afscherming wordt namelijk aangemerkt als zijraam of compartimentering en daardoor dient dit component te voldoen aan VN/ECE-reglement nr. 43. Als het daaraan niet voldoet, mag een dergelijk pakket niet te koop worden aangeboden. Het verkoopverbod laat echter onverlet de mogelijkheid om zelf een afscherming te maken en aan te brengen.

4.3 Gebruikseisen

Tot slot laten de aanvullende eisen aan afschermingen de reeds bestaande regels onverlet. Daarbij wordt in het bijzonder gewezen op de eis dat de bestuurder altijd voldoende zicht moet hebben en geen gevaar op de weg mag veroorzaken. Wanneer een afscherming daaraan in de weg staat, is een dergelijke afscherming niet toegestaan.

5. Uitvoering en handhaving

Over het aanbrengen en verwijderen van afschermingen zijn geen bijzondere regels gesteld. Dat kan worden gedaan door particulieren of gespecialiseerde bedrijven. Zoals in paragraaf 3.5 aangegeven is een controle vooraf door de RDW niet nodig, tenzij sprake is van een afscherming in het passagiersgedeelte van een bus. Wanneer deze verplichting breder zou gelden, zou de RDW in korte tijd geconfronteerd (kunnen) worden met veel vergelijkbare keuringen. Bijvoorbeeld alleen al bij bussen zou het gaan om naar schatting 6.000 voertuigen. De keuringscapaciteit van de RDW zou dan een knelpunt kunnen zijn voor snelle plaatsing van afschermingen, terwijl de baten voor de verkeersveiligheid gering zijn. Daarom is afgezien van de keuring vooraf.

De handhaving van de permanente eisen en gebruikseisen behoort tot de taken van de politie. Bij de formulering van de eisen is daarmee rekening gehouden, door de eisen zo te formuleren dat de naleving ervan relatief eenvoudig te controleren is. Er wordt dus geen extra handhavingslast verwacht voor de politie.



6. Gevolgen

Deze regeling heeft beperkte gevolgen voor administratieve lasten en nalevingskosten voor burgers en bedrijven. Afschermingen zijn niet verplicht geworden. Afschermingen zijn in de lengterichting verboden in personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen en in zijn geheel in brommobielen, motorrijtuigen met beperkte snelheid, landbouw- of bosbouwtrekkers en gehandicaptenvoertuigen met een gesloten carrosserie. Indien een dergelijke afscherming is aangebracht, dient deze te worden verwijderd.

De eisen die worden gesteld aan afschermingen tussen de zitrijen in personenauto's, bedrijfsauto's en driewielige motorrijtuigen zullen evenmin voor grote (extra) kosten zorgen. Wanneer men een scherm in een voertuig wil inbouwen, is het voldoen aan die eisen niet direct kostenverhogend. Afschermingen die reeds waren ingebouwd, kunnen naar verwachting over het algemeen aan de gestelde eisen voldoen.

De goedkeuring voor het wijzigen van de inrichting van het voertuig is bewust niet van toepassing verklaard op het plaatsen en verwijderen van afschermingen om administratieve lasten te vermijden.

De impact op de APK bij de bussen is naar inschatting van de RDW te overzien. De verwachting van de RDW is dat 20 procent van de bussen, die periodiek door de RDW gekeurd worden (ongeveer 9.000 in aantal), één of meerdere afschermingen hebben en dat voor de controle hiervan vijf minuten nodig is. Dit resulteert in een benodigde ureninschatting voor de RDW van 9.000 minuten, ofwel 150 uur. Tegen het geldende uurtarief voor technisch medewerkers die de keuring uitvoeren betekent dit een impact van € 16.500,- in totaal. Gezien de huidige economische situatie binnen de bussenbranche (openbaar vervoer en touringcars) acht de RDW het niet gewenst om de branche de voornoemde kosten in rekening te brengen. Afgesproken is dat de RDW deze aanvullende kosten niet in rekening zal brengen.

7. Advies en consultatie

De RDW heeft adviezen uitgebracht over de veiligheid van afschermingen in taxi's, personenauto's en bedrijfsauto's op 15 mei 2020 en over bussen op 22 juni 2020. Daarna heeft de RDW op 20 juli 2020 specifieke adviezen gegeven voor het opstellen van deze regeling. De gestelde eisen zijn in zorgvuldig overleg met de RDW tot stand gekomen. Over de in paragraaf 3 genoemde restrisico's kon de RDW geen verdere uitspraken doen, omdat daarover geen internationale regelgeving is waarop die uitspraken gebaseerd kunnen worden.

De RDW heeft ook een uitvoeringstoets uitgevoerd op het concept van deze regeling. Daarin zijn enkele inhoudelijke opmerkingen ten aanzien van de ontwerpregeling gemaakt, die zijn overgenomen. Wat betreft de organisatorische aanpassingen die de RDW moet doorvoeren zijn de kosten voor de RDW beperkt. Deze bedragen eenmalig € 2.112,-.

In een aanvullende brief op de uitvoeringstoets heeft de RDW naar aanleiding van vragen uit de branche nog aandacht en een oplossing gevraagd voor zogenoemde buurtbussen. De RDW concludeerde dat daarvoor in de ontwerpregeling een eis ontbrak in het nieuwe artikel 5.2.72 van de Regeling voertuigen. Buurtbussen zijn in een aantal gevallen voor wat betreft het bestuurdersgedeelte vergelijkbaar met een bus (stadsbus of touringcar). De ontwerpregeling die de RDW op uitvoerbaarheid heeft getoetst bood geen ruimte om bij een afzonderlijk bestuurdersgedeelte een afscherming te plaatsen ter bescherming van de chauffeur. Dit is niet wenselijk, aangezien een dergelijke afscherming wel is toegestaan in een bus. Om gelijke eisen te hanteren is in het nieuwe artikel 5.2.72 van de Regeling voertuigen het tweede lid opgenomen.

Deze regeling is ook afgestemd met de politie. De RDW had daar bij het opstellen van zijn adviezen eerste stappen in gezet, die voor de afronding van deze regeling in het kader van de uitvoeringstoets zijn vervolgd. In de uitvoeringstoets heeft de RDW aangegeven dat de tekst van de (ontwerp)regeling wat de politie betreft voor hen voldoende is om te kunnen handhaven.

Vanwege de aard van deze regeling, die snel tot stand diende te komen, is afgezien van internetconsultatie. Dit is in lijn met het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie.⁵

⁵ Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.



8. Notificatie

Het ontwerp van deze regeling is op 10 augustus 2020 voorgelegd aan de Europese Commissie ter voldoening aan het bepaalde in artikel 5, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEU 2015, L 241).⁶ Bij de Europese Commissie is aangegeven dat Nederland gebruik wil maken van de mogelijkheid om op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn de standstilltermijn van drie maanden in dit geval niet toe te passen. Artikel 6, zevende lid, van de richtlijn biedt namelijk de mogelijkheid de standstilltermijn niet in acht te nemen als een lidstaat om dringende redenen wegens een ernstige en onvoorziene situatie die verband houdt met de bescherming van de gezondheid van de mens op zeer korte termijn technische voorschriften moet uitwerken en deze onmiddellijk daarop moet vaststellen en invoeren, zonder dat raadpleging mogelijk is. Daarvan is hier sprake, nu de afschermingen in sommige gevallen wenselijk zijn geworden vanwege het coronavirus. Dit is ook vermeld bij de voorlegging van het ontwerp van deze regeling aan de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft op 17 augustus 2020 aangegeven het beroep op dringende redenen gegrond te vinden. De standstilltermijn is om die reden niet toegepast.

9. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na publicatie. Hiermee wordt afgeweken van de systematiek van vaste verandermomenten uit aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. De reden voor deze afwijking is dat deze regeling spoedregelgeving betreft. Er is behoefte aan duidelijke regelgeving omtrent afschermingen in voertuigen, die kunnen worden geplaatst in verband met de beperking van de verspreiding van het coronavirus.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*

⁶ Notificatienummer 2020/0502/NL.